



المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات  
Arab Center for Research & Policy Studies

تقييم حالة | 9 نيسان / أبريل 2026

# مضيق هرمز بين سيادة الدولة ووظيفة القانون الدولي قراءة في نظام المرور العابر وحدود توظيفه السياسي

محمد حسام حافظ

# مضيق هرمز بين سيادة الدولة ووظيفة القانون الدولي: قراءة في نظام المرور العابر وحدود توظيفه السياسي

سلسلة: تقييم حالة

9 نيسان/ أبريل 2026

محمد حسام حافظ

باحث في المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، عمل دبلوماسياً مدة 15 عامًا في وزارة الخارجية السورية، ورئيس قسم الشؤون السياسية في السفارات السورية في طهران ولندن ويريفان، وعمل أستاذًا مساعدًا وأستاذًا زائرًا ومحاضرًا في جامعة قطر – كلية القانون، في الفترة 2013-2017، وعمل مديرًا لمؤسستي قانون وسياسة ومجتمع «قسَم» وأوبتيمال للاستشارات والدراسات والتدريب، ومهاميًا ومحكمًا دوليًا، وعمل رئيسًا للمكتب القانوني للهيئة العليا السورية للمفاوضات.

جميع الحقوق محفوظة للمركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات © 2026

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات مؤسسة بحثية عربية للعلوم الاجتماعية والعلوم التطبيقية والتاريخ الإقليمي والقضايا الجيوستراتيجية. وإضافة إلى كونه مركز أبحاث فهو يولي اهتمامًا لدراسة السياسات ونقدها وتقديم البدائل، سواء كانت سياسات عربية أو سياسات دولية تجاه المنطقة العربية، وسواء كانت سياسات حكومية، أو سياسات مؤسسات وأحزاب وهيئات.

يعالج المركز قضايا المجتمعات والدول العربية بأدوات العلوم الاجتماعية والاقتصادية والتاريخية، وبمقاربات ومنهجيات تكاملية عابرة للتخصصات. وينطلق من افتراض وجود أمن قومي وإنساني عربي، ومن وجود سمات ومصالح مشتركة، وإمكانية تطوير اقتصاد عربي، ويعمل على صوغ هذه الخطط وتحقيقها، كما يطرحها كبرامج وخطط من خلال عمله البحثي ومجمل إنتاجه.

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات

شارع الطرفة، منطقة 70

وادي البنات

ص. ب: 10277

الضعائن، قطر

هاتف: + 974 40354111

[www.dohainstitute.org](http://www.dohainstitute.org)

# المحتويات

4	مقدمة
6	أولاً: الخصائص الجغرافية والأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز
7	ثانياً: المنظومة القانونية الدولية للمضائق (اتفاقية قانون البحار ونظام المرور العابر)
9	ثالثاً: مقارنة إيران لنظام المرور في مضيق هرمز في ضوء الفقه والممارسة الدولية
11	رابعاً: الطبيعة القانونية لنظام فصل المسارات في المضائق الدولية
11	خامساً: النظام القانوني للرسوم في المضائق: مضيق هرمز والمضائق التركية
12	سادساً: القانون الدولي: المنطقة الرمادية والغموض أداةً سياسية
14	خاتمة
15	المراجع

## مقدمة

يُعدّ مضيق هرمز أحد أبرز العقد في نظام الطاقة العالمي؛ إذ إن أهميته تتجلى في كونه ممراً رئيساً لعبور النفط، وهو نقطة اختناق استراتيجية Chokepoint تتحكم في تدفقات الطاقة على المستوى الدولي. فالجغرافيا البحرية لا تقتصر على رسم اتجاهات العبور، بل تسهم في إعادة تشكيل موازين القوة الاقتصادية، حيث يغدو انتظام تدفق الموارد عبر هذه الخطوط عاملاً حاسماً في استقرار السوق العالمية، إلى جانب عوامل أخرى، منها تكلفة الإنتاج. وفي هذا السياق، يمثّل المضيق نموذجاً واضحاً لنقاط الاختناق البحرية، إذ تمرّ عبره نسبة مهمة تقدّر بنحو 20 في المئة من تجارة النفط والغاز الطبيعي المسال؛ ما يمنحه موقعاً مركزياً في بنية الاقتصاد الدولي وأمن الطاقة.

ولا تنحصر أهمية المضيق في موقعه الجغرافي الذي يربط الخليج العربي بخليج عمان، فهو فضاء تتقاطع فيه السيادة الإقليمية مع المصالح الدولية، وتتشابك فيه القواعد القانونية مع اعتبارات الردع والتوازن الجيوسياسي، لا سيما في منطقة تتداخل فيها توترات تاريخية ممتدة، تشمل علاقات إيران، خصوصاً في مرحلة الجمهورية الإسلامية الإيرانية ما بعد الثورة، مع جيرانها العرب ومع القوى الكبرى<sup>1</sup>.

وفي هذا السياق، شهدت العقود الأخيرة تكرار أنماط من عرقلة الملاحة الدولية في المضيق، بما يعكس هشاشة هذا الممر أمام التوترات السياسية والعسكرية. ففي حزيران/ يونيو 2019، تعرّضت ناقلتا نفط لهجمات بألغام عند مدخل المضيق، حيث حملت الولايات المتحدة الأميركية القوات المسلحة الإيرانية مسؤولية الهجوم، في حين نفت طهران ذلك<sup>2</sup>. وبعد أيام، أسقطت إيران طائرة أميركية مسيرة فوق المضيق، وأقرت بالفعل، معتبرةً أنها انتهكت مجالها الجوي، في حين تمسكت الولايات المتحدة بأنها كانت تحلق في أجواء دولية، كما نفت طهران في السياق ذاته أي صلة لها بالهجمات التي استهدفت ناقلات النفط<sup>3</sup>.

واستمر هذا المنحى التصعيدي في تموز/ يوليو 2019، حين احتجزت إيران ناقلة نفط ترفع علم المملكة المتحدة أثناء عبورها المضيق، مبررةً ذلك بمخالفات قواعد الملاحة، في حين وصفت الحكومة البريطانية الإجراء بأنه عمل عدائي وانتهاك لحرية الملاحة الدولية. وكان ذلك في أعقاب محاولة سابقة لاعتراض ناقلة بريطانية في المضيق، حيث تدخلت فرقاطة تابعة للبحرية الملكية وأجبرت الزوارق الإيرانية على الانسحاب، ما حال دون احتجازها<sup>4</sup>.

واستمر هذا النمط في السنوات اللاحقة، حيث احتجزت إيران، في كانون الثاني/ يناير 2021، ناقلة نفط كورية جنوبية، مبررةً ذلك بمخالفات بيئية، ما دفع كوريا الجنوبية إلى إرسال وحدة بحرية إلى المنطقة لمتابعة الحادث وتأمين مصالحتها<sup>5</sup>.

وتُظهر الوقائع المتتالية في المضيق أنّ التحكم في العبور ليس مسألة تنظيمية بحتة، إذ يتحول في سياقات التوتر إلى أداة ضغط ذات أثر مباشر في حركة التجارة وأمن الطاقة. وقد مهدت هذه الديناميات لتصعيد أكثر حدة تجلّى في أزمة عام 2026، التي عكست انتقالاً من عمليات عسكرية عدوانية واسعة النطاق إلى اضطراب جيوسياسي واقتصادي واسع النطاق. وبدأت في 28 شباط/ فبراير 2026 بضربات عسكرية مشتركة شنتها

1 Muhammad Asim Rafiq et al., "The Strait of Hormuz Between Sovereignty, Diplomacy, and International Maritime Law," *International Journal of Research and Innovation in Social Science*, vol. 9, no. 7 (2025).

2 Patrick Wintour & Julian Borger, "Two Oil Tankers Attacked in Gulf of Oman," *The Guardian*, 13/6/2019, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sfX>

3 "Iran in June Shot Down a U.S. Military Surveillance Drone in the Gulf...", *Reuters*, 19/7/2019, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2swy>

4 "Britain Calls Ship Seizure 'Hostile Act' as Iran Releases Video of Capture," *Reuters*, 21/7/2019, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sN9>

5 "Iran Denies Seized Korean Ship and Crew are Being Held as Hostages," *Reuters*, 5/1/2021, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2t3K>

الولايات المتحدة وإسرائيل على إيران، تلتها ردود إيرانية بهجمات صاروخية وطائرات مسيّرة على الأراضي الإسرائيلية والقواعد العسكرية الأميركية ومنشآت مدنية في دول الخليج العربية<sup>6</sup>.

وفي سياق هذا التصعيد، أصدر الحرس الثوري الإيراني تحذيرات عبر وسائل الاتصال البحرية تحظر مرور السفن عبر المضيق، قبل أن يعلن في 2 آذار/ مارس 2026 إغلاقه فعلياً؛ ما أدى إلى توقّف شبه كامل لحركة الملاحة. وقد انعكس ذلك مباشرة على حركة النقل البحري، حيث انخفضت حركة ناقلات النفط بنسبة كبيرة، وتكدست مئات السفن خارج المضيق تجنباً للمخاطر، قبل أن تتوقف الحركة تقريباً على نحو كامل<sup>7</sup>.

وقد أفضى هذا الاضطراب إلى تداعيات اقتصادية واسعة، حيث لجأ عدد من شركات الطاقة في المنطقة، بما فيها الشركات الوطنية ذات الطابع التجاري، إلى إعلان حالة القوة القاهرة على عملياتها وعقود التوريد، نتيجة تعطلّ الملاحة عبر مضيق هرمز وتصاعد المخاطر الأمنية، ما انعكس في اضطراب الإمدادات وارتفاع أسعار الطاقة عالمياً<sup>8</sup>.

ويأتي هذا التصعيد في سياق توترات متراكمة سبقت عام 2026، شملت فشل المفاوضات بين إيران والولايات المتحدة، وتصاعد النزاع الإيراني - الإسرائيلي، فضلاً عن مؤشرات سابقة تدل على إمكانية استخدام المضيق ورقة ضغط استراتيجية، بما في ذلك تهديدات بإغلاقه جزئياً أو تعطيله.

ومع أن حوادث عرقلة الملاحة البحرية لا تقتصر على مضيق هرمز وتمثل ظاهرة متكررة في النظام الدولي للبحار، فإنّ هذا المضيق يظل الأكثر حساسية؛ نظراً إلى ارتباطه المباشر بالتوازنات الجيوستراتيجية في منطقة الخليج، ففيه تتخذ الحوادث البحرية طابعاً يتجاوز البعد التقني إلى كونه انعكاساً لخلافات قانونية وسياسية أعمق، ولا سيما فيما يتعلق بتحديد النظام القانوني الذي ينطبق على المضائق الدولية وحدود سلطة الدولة الساحلية. ويلاحظ في هذا السياق أن الأدبيات القانونية تعكس تبايناً ملحوظاً في تفسير قواعد المرور في المضائق، بما يدل على استمرار الجدل حول نطاق تطبيقها وآثارها العملية.

ونظراً إلى كثافة تناول هذه الدراسة مفهومَي المرور البريء والمرور العابر، يقتضي الأمر تحديدهما بدقة، وبناءً عليه، نعرض تعريفاً لكلّ منهما.

فحق المرور البريء Innocent Passage تتمتع به سفن جميع الدول، سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية، في الملاحة عبر البحر الإقليمي لدولة أخرى بصورة متواصلة وسريعة، بقصد اجتيازه أو الدخول إلى مياهها الداخلية أو الخروج منها، شريطة ألاّ يضرّ هذا المرور بسلم الدولة الساحلية أو بأمنها أو بنظامها العام، وأن يقتصر على أغراض الملاحة العادية، من دون ممارسة أيّ أنشطة تمس سيادة الدولة أو مصالحها الجوهرية، مع خضوعه للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية في حدود أحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي<sup>9</sup>.

أما حق المرور العابر Transit Passage فتتمتع به أيضاً جميع السفن والطائرات في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، إذ يخوّل لها ممارسة حرية الملاحة والتحليق بقصد العبور المتواصل والسريع بين جزء من

6 يلاحظ في هذا السياق، ما تذهب إليه تقديرات الموقف الصادرة عن المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، التي تدرج التوترات في مضيق هرمز ضمن ديناميات الصراع الإقليمي وأمن الطاقة، منها على سبيل المثال: "ترمب والمفاوضات مع إيران: بحث عن مخرج من الحرب أم خداع جديد؟"، **تقدير موقف**، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2026/3/26، شوهد في 2026/4/9، في: <https://acr.ps/hBy2sgh>؛ "حسابات أطراف المواجهة ورؤيتها لوقف الحرب الإسرائيلية - الأميركية على إيران"، **تقدير موقف**، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2026/3/18، شوهد في 2026/4/9، في: <https://acr.ps/hBy2sw5>

7 International Crisis Group, "Gulf and Arabian Peninsula," *International Crisis Group*, accessed on 8/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2snt>

8 John Basquill, "Traders, Buyers Face Disruption after Wave of Gulf Force Majeure Claims," *GTR Review*, 25/3/2026, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2t44>

9 ينظر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، في: United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 10/12/1982, arts. 17-26, accessed on: 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sgb>

أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وجزء آخر منهما، من دون جواز إعاقته. ويُشترط أن يجري هذا المرور دون إبطاء، ومن دون تهديد أو استعمال للقوة، وأن يقتصر على الأنشطة الملازمة لطبيعة العبور، مع الالتزام بالقواعد الدولية ذات الصلة والقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدول المشاطئة للمضيق في حدود أحكام الاتفاقية<sup>10</sup>.

تتمحور إشكالية هذه الدراسة حول تحديد الطبيعة القانونية للنظام الحاكم للملاحة في مضيق هرمز في ضوء التداخل بين السيادة الإقليمية والوظيفة الدولية للمضيق. ويثير ذلك هذا السؤال المركزي: أيعدّ نظام المرور العابر قاعدة قانونية ملزمة ذات طابع عرفي تقيّد سلطة الدولة الساحلية؟ أم أنه يظل التزاماً تعاقدياً محدود النطاق يجوز إعادة تأطيره ضمن نظام المرور البريء، بما يسمح بإخضاع الملاحة لاعتبارات السيادة والأمن القومي؟ وانطلاقاً من ذلك، تسعى الدراسة إلى تحليل الأسس والآثار القانونية للقيود التي فُرضت على الملاحة في المضيق، ولا سيما ما تمثّل منها في إعلان إغلاقه، أو احتجاز السفن، أو استخدام القوة ضد ناقلات النفط، أو فرض الرسوم عليها.

## أولاً: الخصائص الجغرافية والأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز

يُعدّ مضيق هرمز حلقة وصل بحرية محورية تربط الخليج العربي بخليج عُمان، ومن خلاله ببحر العرب والمحيط الهندي، ما يجعله أحد أبرز الممرات البحرية ذات الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية على الصعيد العالمي. ويبلغ عرضه في أضيق قطاعاته نحو 21 ميلاً بحرياً، بينما يصل إلى قرابة 27 ميلاً بحرياً عند مداخله، الأمر الذي يفضي، في ضوء اعتماد الدول الساحلية الحد الأقصى للبحر الإقليمي، إلى تداخل امتدادات البحر الإقليمي للدول المشاطئة في الجزء الأوسط منه.

ويقع المضيق ضمن بنية جغرافية وبحرية معقدة تُبرز تداخلاً وثيقاً بين الخصائص الطبيعية والحدود القانونية. فهو يمتد بين الساحل الجنوبي لإيران من جهة، والساحل الشمالي لسلطنة عمان، لا سيما شبه جزيرة مسندم، من جهة أخرى، متخذاً شكلاً طويلاً ضيقاً نسبياً. ولا تعبر هذه الأبعاد عن معطى جغرافي فحسب، إذ ينتج منها أثر قانوني مباشر، فعرض المضيق في بعض مناطقه يقلّ عن مجموع عرض البحر الإقليمي للدولتين (12 ميلاً بحرياً لكل منهما)، ما يؤدي عملياً إلى تداخل المياه الإقليمية بحيث تغطّي كامل عرض المضيق، فلا تبقى أيّ مساحة من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة داخله.<sup>11</sup>

ويترتب على هذا الوضع أنّ الممرات الملاحية التي تعبرها السفن تقع فعلياً داخل المياه الإقليمية لإيران وسلطنة عمان، وأحياناً في نطاقات شديدة القرب من خطوط الأساس للدولتين، ما يُنتج وضعاً قانونياً جغرافياً مزدوجاً يتمثل في خضوع شكلي لسيادة الدول الساحلية، من جهة، يقابله قيدٌ وظيفي صارم تفرضه الطبيعة الدولية للمضيق، من جهة أخرى. ومن ثمّ، لا يمكن ممارسة هذه السيادة بمعزل عن الالتزامات المرتبطة بضمان استمرار الملاحة، وهو ما يفسر إخضاع المضيق لنظام المرور العابر بوصفه إطاراً قانونياً يوازن بين الاعتبارين.

أما من الناحية الفنية، فإنّ ضيق المضيق وكثافة حركة الملاحة، وبخاصة مرور ناقلات النفط العملاقة ذات الغاطس الكبير، كلها عوامل تفرض نمطاً عالياً من التنظيم الملاحي. ولهذا الغرض، اعتمدت ترتيبات تقنية دقيقة لتنظيم حركة السفن، من أبرزها تخصيص قنوات ملاحية منفصلة لحركتي الدخول والخروج، تفصل بينهما

<sup>10</sup> Ibid., arts. 38 - 45.

<sup>11</sup> "Strait of Hormuz," *Encyclopaedia Britannica*, accessed on 8/4/2026, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sxc>

منطقة عازلة، بما يضمن تقليل مخاطر التصادم وتحقيق انسيابية الحركة في بيئة بحرية شديدة الاكتظاظ<sup>12</sup>. وتحدد هذه القنوات، بحيث تقع في جزء كبير منها ضمن المياه الإقليمية العمانية، مع اقترابها في بعض النقاط من الحدود البحرية الإيرانية، ما يعكس الطابع التوافقي والتقني لتخطيطها تحت إشراف دولي.

وتتميز هذه الممرات بأعماق بحرية كافية تتجاوز في كثير من مواقعها 50 إلى 60 مترًا، ما يتيح عبور السفن ذات الحمولات الكبيرة، بما في ذلك ناقلات النفط من فئة VLCC التي تشكّل العمود الفقري لحركة النقل عبر المضيق. غير أن هذه الملاحة الطبيعية لا تلغي التحديات الفنية، إذ إن ضيق الممرات، إلى جانب التيارات البحرية المتغيرة والظروف المناخية، تفرض التزامًا صارمًا بالقواعد التنظيمية للملاحة، وتزيد من حساسية أيّ إخلال بها.<sup>13</sup>

## ثانيًا: المنظومة القانونية الدولية للمضائق (اتفاقية قانون البحار ونظام المرور العابر)

يمثّل القانون الدولي للبحار الإطار القانوني الرئيس لتنظيم أوضاع البحار والمضائق، ويُعدّ المرجع الأساسي لتقييم مسألة إمكان إغلاق مضيق هرمز وعرقلة مرور السفن عبره. وقد أُدرجت معظم قواعد القانون الدولي للبحار ضمن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولا سيما في الجزء الثالث منها الذي يتعلق بالمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، حيث تقرر هذه النصوص أنّ لجميع السفن والطائرات حق المرور العابر، وهو حق لا يجوز إعاقة أو تعليقه. وتقوم الفكرة الجوهرية لهذا النظام على منع الدول المشاطئة من توظيف المضائق الحيوية، التي يعتمد عليها جزء كبير من التجارة العالمية، وسيلة ضغط سياسي أو اقتصادي.<sup>14</sup>

ولا تُترك الملاحة في المضائق الدولية ذات الكثافة العالية لحركة عشوائية، فهي تُدار عمليًا وفق تنظيم دقيق يشبه إلى حد بعيد التنظيم البري للطرق السريعة، وذلك من خلال ما يُعرّف بنظام فصل المسارات Traffic Separation Scheme, TSS. ويقوم هذا النظام على تخصيص ممرات منفصلة لحركة السفن في اتجاهين متعاكسين، تفصل بينها مناطق عازلة، بما يحدّ من مخاطر التصادم ويعزز سلامة الملاحة، لا سيما في المضائق الضيقة ذات الكثافة العالية.

ويستند هذا التنظيم إلى أساس قانوني وتنظيمي مزدوج؛ فمن جهة، تجيز اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للدول الساحلية تنظيم المرور في المضائق الدولية، ومن جهة أخرى، تحدد القواعد التقنية المعتمدة من المنظمة البحرية الدولية، وبالخصوص اتفاقية منع التصادم في البحار لعام 1972، كيفية استخدام هذه المسارات وضوابطها التشغيلية. وعلى المستوى الدولي، تعتمد هذا النظام المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization، بوصفها الجهة المختصة بوضع المعايير الفنية لتنظيم الملاحة في

12 سنفضّل القول في نظام فصل المسارات وأبعاده القانونية والفنية لاحقًا في هذه الدراسة.

13 “How does the Geography of the Strait of Hormuz Affect its Role in Global Shipping?” *Encyclopaedia Britannica*, 2/4/2026, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sNN>

14 تنظّم المواد (37-45) من اتفاقية قانون البحار النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية على أساس تحقيق توازن بين حرية الملاحة وحقوق الدول المشاطئة، إذ تقرر مبدأ المرور العابر الذي يتيح لجميع السفن والطائرات العبور السريع والمتواصل من دون إعاقة بين أجزاء أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة، مع إلزامها باحترام قواعد السلامة والامتناع عن التهديد بالقوة أو القيام بأنشطة غير مرتبطة بالعبور، وفي المقابل تمنح الدول المشاطئة صلاحية تنظيم المرور عبر وضع ممرات بحرية ونظم لتقسيم حركة المرور وسنّ قوانين تتعلق بالسلامة ومنع التلوث والجمارك والصحة، شريطة عدم التمييز أو تعطيل هذا الحق، وتحظر أنشطة البحث والمسح من دون إذن مسبق، ويكرّس النظام كذلك واجب التعاون الدولي لتأمين الملاحة وحماية البيئة البحرية، مع التزام الدول المشاطئة بعدم إعاقة المرور والإعلان عن الأخطار، بينما يظل نظام المرور البريء مطبقًا في حالات محددة، بما يعكس إطاراً قانونياً يوازن بين مقتضيات السيادة ومتطلبات الأمن للملاحة الدولية. ينظر: توليو تريفييس، "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، *مكتبة الأمم المتحدة للقانون الدولي*، شوهد في 2026/4/9، في: <https://acr.ps/hBy2t4o>

هذه المناطق. وبالفعل، يخضع مضيق هرمز لنظام فصل مسارات معتمد دوليًا، بما يعكس طبيعته بوصفه ممرًا ملاحيًا عالميًا منظمًا، وليس نطاقًا من المياه الإقليمية التي تخضع لسيطرة دولة واحدة<sup>15</sup>.

يمثل التمييز بين نظامي المرور العابر والمرور البري نقطة الارتكاز الحاسمة في الجدل القانوني المتعلق بمضيق هرمز، ويتجاوز كونه تصنيفًا تقنيًا ليعبر عن اختلاف بنيوي في تصوّر العلاقة بين السيادة الإقليمية والوظيفة الدولية للمضيق. وتنصرف الإشكالية في جوهرها إلى تحديد الإطار الذي يمارس فيه تنظيم الملاحة: إطار يقيّد السيادة لمصلحة حرية العبور، أو إطار يمنح السيادة موقع المرجعية في إخضاع هذا العبور لتقدير الدولة الساحلية.

وفي هذا السياق، تنطلق غالبية الدول البحرية من أنّ المضيق يندرج ضمن المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تربط بين مناطق بحرية مفتوحة، وهو ما يفعل حكمًا نظام المرور العابر وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وتبرز أهمية هذا النظام في طبيعته القانونية التي تعيد ترتيب العلاقة بين الدولة والمجتمع الدولي، حيث يفهم المرور العابر باعتباره حقًا قائمًا بذاته، غير قابل للتعطيل أو التعليق، ولا يجوز إخضاعه لإذن مسبق أو لموافقة سيادية منفردة، مع التزام السفن باحترام القواعد الفنية، والتزام الدول الساحلية بعدم عرقلة العبور أو تحويله إلى امتياز مشروط.

ولا يقف هذا التصور عند حدود النص الاتفاقي، إذ إنه يتعزز ببناء عرفي يجد جذوره في تطور القانون الدولي ذاته، منذ إقرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949 بحق السفن في المرور عبر المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار، بما لا يهدد أمن الدولة الساحلية، وبما لا يجوز تقييده إلا في حالات استثنائية<sup>16</sup>. وقد مثل هذا الحكم الأساس الذي بُني عليه لاحقًا نظام المرور العابر، وأسهم في تكريس فكرة أن المضائق الحيوية تؤدي وظيفة دولية تتجاوز الإطار الإقليمي الضيق. ومن هذا المنطلق، ترى العديد من الدول والاتجاهات الفقهية أنّ نظام المرور العابر اكتسب صفة القاعدة العرفية الملزمة، وهو ما يفسر موقف الدول التي لم تصدّق على الاتفاقية، ومع ذلك تتعامل معه بوصفه قاعدة واجبة التطبيق، وتسعى إلى تكريسه من خلال ممارسات عملية، أبرزها برامج «حرية الملاحة» التي تستهدف تثبيت هذه القاعدة عبر الممارسة المستمرة<sup>17</sup>.

ومع ذلك، يرى بعض الفقه أن الإحالة إلى حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لا ينبغي فهمها على أنها تأسيس مباشر أو كامل لنظام المرور العابر بصيغته المعاصرة، بقدر ما تمثل تعبيرًا أوليًا عن مرحلة سابقة في تطور القانون الدولي للبحار. فقد صدر الحكم في سياق قانوني كان يكرّس أساسًا حق المرور البري في البحر الإقليمي، ولم يتناول صراحةً نظامًا مستقلًا للمرور في المضائق الدولية بالمعنى الذي بلورته لاحقًا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ومن هذا المنظور، يرى هذا الجانب من الفقه أنّ الاستناد إلى قضية كورفو لتأكيد الطابع العرفي لنظام المرور العابر ينطوي على قدر من الإسقاط اللاحق، إذ إن هذا النظام لم ينشأ بوصفه امتدادًا مباشرًا للاجتهاد القضائي، بل جاء نتيجة عملية تفاوضية معقدة في إطار الاتفاقية، أفضت إلى تطوير نظام قانوني خاص Sui Generis يعكس توازنًا دقيقًا بين مصالح الدول الساحلية وحرية الملاحة الدولية. وبناءً عليه، فإن اعتبار المرور

15 "Straits of Hormuz Traffic Separation Scheme Keeps within Omani Waters," *The Maritime Executive*, 20/6/2025, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sgV>

16 International Court of Justice, *Corfu Channel (United Kingdom v. Albania)*, Judgment of 9/4/1949, I.C.J. Reports 1949, 4, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sxw>

17 Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), pp. 85 - 88.

العابر قاعدة عرفية عامة لا يستند إلى حكم كورفو بذاته، بل يقتضي إثبات ممارسة دولية لاحقة مقرونة باعتقاد قانوني *Opinio Juris* أشد وضوحًا وأكثر استقرارًا<sup>18</sup>.

## ثالثًا: مقارنة إيران لنظام المرور في مضيّق هرمز في ضوء الفقه والممارسة الدولية

تنطلق المقاربة القانونية الإيرانية إزاء نظام المرور في مضيّق هرمز من إعادة تفسير البناء القانوني المشار إليه، عبر نزع الطابع العرفي عن نظام المرور العابر، وإعادة تأطيره بوصفه نتاجًا لتسوية تعاقدية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لا تُنشئ التزامات عامة تتجاوز الدول الأطراف فيها. ويترجم هذا الموقف على نحو صريح في سلوك إيران القانوني؛ إذ إنها وقّعت على الاتفاقية في عام 1982 من دون أن تصدّق عليها، وصرّحت بأن لبعض أحكامها، ومن بينها المرور العابر، طبيعةً تعاقدية، لا عرفية؛ بما يعني، من منظورها، عدم التزامها بها. ويُستكمل هذا التصور من خلال تشريعاتها الداخلية، ولا سيما قانون المناطق البحرية لعام 1993، الذي يجيز تعليق مرور السفن الأجنبية ويفرض شروطًا مسبقة، مثل الإذن أو الإخطار، على فئات واسعة تشمل السفن الحربية والغواصات والسفن التي تحمل موادّ قد تُعدّ خطرًا بيئيًا، وهو توصيف يمتد عمليًا إلى ناقلات النفط.

تستند المقاربة القانونية الإيرانية إزاء نظام المرور في المضائق إلى إعادة تأطيره ضمن إطار تعاقدية صرف ينزع عنه أيّ صفة عرفية عامة، ويتجلى ذلك في الإعلان التفسيري الذي أبدته إيران عند توقيعها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؛ إذ قررت قصر أحكام المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية على الدول الأطراف في الاتفاقية، بما يفيد إنكار وجود قاعدة عرفية مستقلة تُلزمها بالسماح بالمرور العابر.

وتكتسب هذه المقاربة أهميتها من اقترانها بالبنية الجغرافية - القانونية الخاصة بمضيّق هرمز، حيث يتداخل المعطى الطبيعي مع النطاق القانوني على نحو مباشر. فالمضيّق يمتد بين الساحل الجنوبي لإيران والساحل الشمالي لسلطنة عُمان، ولا سيما شبه جزيرة مسندم، ضمن تشكيل طولي ضيق نسبيًا، يترتب عليه أن عرضه في بعض مناطقه يقل عن مجموع عرض البحر الإقليمي للدولتين. وبموجب أحكام الاتفاقية، تملك كل دولة ساحلية تحديد عرض بحرها الإقليمي حتى حدّ أقصاه 12 ميلًا بحريًا، وهو ما اعتمدته الدولتان؛ الأمر الذي يؤدي عمليًا إلى تداخل المياه الإقليمية وتغطيتها كامل عرض المضيّق، من دون وجود أيّ مساحة من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة داخله، فيغدو العبور واقعًا داخل فضاء خاضع للسيادة الإقليمية<sup>19</sup>.

ويُفضي هذا التكوين إلى تعزيز القراءة الإيرانية التي تُخضع المرور في المضيّق لمنطق السيادة الإقليمية، وفقًا لما تعلنه من مدى لبحرها الإقليمي، مع قصر القيود عليه على حق المرور البريء، وتضييق مجال تطبيق نظام المرور العابر. ويتعزز هذا الاتجاه من خلال قانون المناطق البحرية الإيراني لعام 1993، الذي يكرّس عمليًا سلطة تنظيم مرور السفن الأجنبية، وفرض متطلبات الإخطار أو الإذن المسبق على فئات واسعة منها، لتتبلور بذلك بنية قانونية متكاملة تُعيد توجيه نظام المرور في المضيّق ضمن إطار السيادة الوطنية، وتحدّ من امتداد الالتزامات ذات الطابع الدولي<sup>20</sup>.

18 Nilufer Oral, "Navigating the Oceans: Old and New Challenges for the Law of the Sea for Straits Used for International Navigation," *Ecology Law Quarterly*, vol. 46, no. 1 (2019), pp. 163 - 206.

19 تنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه: "تحدد الدولة الساحلية عرض بحرها الإقليمي بإرادتها، على ألا يتجاوز 12 ميلًا بحريًا وفقًا للمادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار". ينظر: 3. United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, art. 3.

20 أعلنت إيران، عند توقيعها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أن فهمها لأحكام نظام المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية يقتصر على الدول الأطراف في الاتفاقية. ينظر: 310. *ibid.*

بناء عليه، تنتقل الحجة الإيرانية إلى مستوى التكييف القانوني البديل، عبر إحلال نظام المرور البريء محل المرور العابر؛ بما يعيد مركزية الدولة الساحلية في تقييم مشروعية العبور. ويتحول معيار «البراءة» في هذا التصور إلى أداة مرنة تتيح إدماج اعتبارات الأمن القومي والسلامة البحرية وحماية البيئة، وصولاً إلى الأبعاد السياسية الضمنية، ضمن عملية التقييم. ويترتب عليه توسيع نطاق السلطة التقديرية للدولة، بحيث لا تقتصر على تنظيم المرور، بل تمتد عملياً إلى التحكم في شروطه وحدوده، بما ينقل العبور من حق مضمون إلى وضع قانوني مشروط.

وتكتمل هذه المقاربة عند مستوى التطبيق العملي، حيث تُعاد صياغة المخالفات الملاحية، ومنها الإخلال بقواعد نظام فصل المسارات، باعتبارها أفعالاً قد تنزع الصفة القانونية عن المرور، ما يبرر اتخاذ تدابير مثل الاعتراض أو الاحتجاز أو التحقيق في إطار اختصاص الدولة في مياهها الإقليمية. وفي المقابل، ترفض الدول البحرية عموماً هذا المنطق، وتتمسك بفصل صارم بين الطبيعة القانونية للمرور والقواعد التنظيمية الناضجة له، معتبرة أن الإخلال بهذه القواعد لا يبرر المساس بجوهر الحق، بل يظل في حدود مخالفات يمكن معالجتها بإجراءات محدودة لا تعرقل استمرارية العبور. ولا يقتصر هذا التباين على إيران وحدها؛ إذ تُظهر بعض الممارسات الإقليمية مقاربات متقاربة، كما في حالة سلطنة عُمان التي تشترط إذناً مسبقاً لعبور السفن الحربية في مياهها الإقليمية ضمن المضييق، رغم أنها طرف في الاتفاقية، وهو ما يثير تساؤلات حول مدى انساق هذه الممارسة مع نظام المرور العابر<sup>21</sup>.

وعلى نطاق أوسع، يميل جانب معتبر من الفقه الدولي إلى إدراج اشتراط الإذن أو الإخطار المسبق للسفن الحربية عند عبورها المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ضمن فئة «المطالب البحرية المفرطة» *Excessive Maritime Claims*، باعتبار أن هذا الاشتراط يحتمل نظام المرور العابر قيوداً لا تنسجم مع طبيعته الخاصة ووظيفته في تأمين انسياب الملاحة الدولية بأقل قدر ممكن من التدخل التقديري للدول الساحلية. فخلافاً لنظام المرور البريء، الذي يتيح هامشاً أوسع للتنظيم الوطني، يركز المرور العابر على تقليص القيود إلى الحد الأدنى اللازم. ومن هذا المنظور، تبدو هذه الشروط، لدى اتجاه واسع من الفقه، تجاوزاً لما تقرّه الاتفاقية والممارسة الدولية المستقرة، ولذلك تُناقش عادة في الأدبيات المتخصصة بوصفها مثلاً على الادعاءات البحرية غير المتوافقة مع قانون البحار وآثارها في حرية الملاحة الدولية<sup>22</sup>.

وعند النظر إلى هذا التباين في سياق أوسع، يتبين أن الخلاف على تفسير أحكام اتفاقية قانون البحار يتعلق بطبيعة الدور الذي يؤديه القانون الدولي في تنظيم المجال البحري. فبعض المقاربات تنطلق من أولوية السيادة بوصفها المرجع الأساسي، فتسعى إلى توظيف أدوات التفسير لإبقاء تنظيم المرور ضمن نطاق السلطة الوطنية وإعادة توسيعها كلما أمكن. في حين تتجه مقاربات أخرى إلى تأكيد الوظيفة الدولية للمضائق المستخدمة للملاحة، وترى في نظام المرور العابر إطاراً قانونياً يحدّ من إطلاق السيادة عندما تتعارض مع متطلبات الانسياب المنتظم للملاحة العالمية. وبذلك، ينتقل الجدل بين المرور العابر والمرور البريء من مجرد اختلاف في القراءة القانونية إلى التعبير الواضح عن وجود توتر بنيوي بين تصورين للنظام

21 Ibid.; Nilufer Oral, "Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers," *ASIL Insights*, vol. 16, no. 16 (May 2012).

22 من أمثلة تلك الادعاءات اشتراط بعض الدول الحصول على إذن أو تقديم إخطار مسبق لمرور السفن الحربية في البحر الإقليمي أو المضائق الدولية، وتوسيع نطاق المناطق البحرية بما يتجاوز الحدود المعترف بها دولياً، فضلاً عن إعادة توصيف بعض نظم المرور بما يقيد عملياً حرية الملاحة. وتندرج ضمنها أيضاً الادعاءات القائمة على أسس تاريخية غير معترف بها دولياً، أو فرض قيود تنظيمية ومالية لا تستند إلى نصوص الاتفاقية أو الممارسة المستقرة. وقد تناولت بعض الأدبيات هذه الأنماط بوصفها محاولات لتوسيع نطاق الولاية الساحلية على حساب حرية الملاحة الدولية، من دون أن ترقى بالضرورة دائماً إلى مستوى الانتهاك الصريح. للمزيد ينظر: (J. Ashley Roach & Robert W. Smith, *Excessive Maritime Claims*, 3rd ed. (Leiden: Brill, 2012).

الدولي: أحدهما يُخضع القانون لمنطق السيادة، والآخر يعيد إدراج السيادة ضمن حدود القانون الدولي، العرفي والمكتوب<sup>23</sup>.

## رابعاً: الطبيعة القانونية لنظام فصل المسارات في المضائق الدولية

يُظهر تحليل نظام فصل المسارات في مضيق هرمز أنه يُعدّ أداة تنظيمية ذات طبيعة تقنية - قانونية تهدف إلى تعزيز سلامة الملاحة، ولا يؤسس في ذاته لسلطة سيادية تمكّن الدول المشاطئة من تقييد المرور الدولي. فهذا النظام، المعتمد دولياً في إطار تنظيم حركة السفن في الممرات البحرية الضيقة والكثيفة، يرتبط وظيفياً بأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولا سيما تلك المنظمة لنظام المرور العابر، حيث تُلزم السفن بالامتثال للممرات المحددة وقواعد تقسيم الحركة، من دون أن يمتد ذلك إلى المساس بأصل الحق في المرور ذاته<sup>24</sup>.

وعلى هذا الأساس، لا تبرر مخالفة السفينة لقواعد نظام فصل المسارات، وإن شكّلت إخلالاً بقواعد السلامة الملاحية، في ذاتها اتخاذ تدابير تعوق المرور العابر، مثل الاعتراض أو الاحتجاز، لما في ذلك من تعارض مع الالتزام بعدم عرقلة هذا المرور أو تعليقه. ويُفهم من الإطار القانوني الحاكم أن نطاق تدابير الدولة الساحلية، في مثل هذه الحالات، يظل محدوداً، ويقتصر في الأصل على وسائل غير معوقة للعبور، كالأخطار أو التحذير أو المساءلة اللاحقة عن الأضرار، من دون المساس باستمرارية المرور. ولا يتسع نطاق التدخل إلا في حالات استثنائية تنطوي على خطر جسيم، وخاصة ما يتعلق بحماية البيئة البحرية، حيث تجيز الاتفاقية اتخاذ تدابير أوسع ضمن حدود الضرورة والتناسب. وتبرز أهمية هذا التحليل في ضوء التمييز بين نظامي المرور العابر والمرور البريء؛ إذ تتباين درجة سلطة الدولة الساحلية في كل منهما، بما يجعل توصيف النظام القانوني للمضيق عنصراً حاسماً في تحديد مدى قابلية إنفاذ قواعد نظام فصل المسارات. وفي هذا السياق، تكشف بعض الممارسات عن نزعة إلى توظيف قواعد نظام فصل المسارات بوصفها سنداً لتوسيع نطاق السيطرة السيادية، في حين أن طبيعتها القانونية تؤكد أنها إطار تنظيمي لضمان سلامة الملاحة، لا أداة لتقييد جوهر حرية المرور في المضائق الدولية<sup>25</sup>.

## خامساً: النظام القانوني للرسوم في المضائق: مضيق هرمز والمضائق

### التركية

تُبرز المقارنة أن الاختلاف بين مضيق هرمز والمضائق التركية يرتبط، في جوهره، بطبيعة النظام القانوني الحاكم لكل منهما، ولا سيما من حيث نطاق السلطة في فرض الرسوم البحرية وطبيعتها. فمضيق هرمز، كما سبق بيانه عند شرح نظامي المرور البريء والمرور العابر، يخضع عرفياً لنظام المرور العابر الذي يكرّس حرية الملاحة ويستبعد فرض أيّ رسوم على العبور ذاته بوصفه أصلاً عاماً، بحيث لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض مقابلاً لمجرد المرور. ومع ذلك، لا يمتد هذا الحظر إلى الرسوم المرتبطة بخدمات ملاحية فعلية، كالإرشاد البحري أو الإنارة أو خدمات السلامة، شريطة أن تكون غير تمييزية ومقابلة لخدمة حقيقية، وهو ما يعكس

23 Aldo Chircop, "The Law of the Sea and the Strait of Hormuz," in: Mehrdad Payandeh (ed.), *The International Legal Regime of the Strait of Hormuz* (Berlin: Springer, 2010).

24 United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, art. 37, 41, 42, 44.

25 Alexander Lott & Shin Kawagishi, "The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives," *Ocean Development & International Law*, vol. 53, no. 2 - 3 (2020), pp. 123 - 146.

اتجاهاً نحو تقليص الطابع المالي لسيادة الدولة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وتكريس ما يمكن وصفه بـ «التدويل الوظيفي» لهذه الممرات.<sup>26</sup>

في المقابل، تخضع المضائق التركية لنظام قانوني خاص بموجب اتفاقية مونترو لعام 1936، وهي معاهدة دولية أرسيت نظاماً تعاقدياً متميزاً يوازن بين حرية الملاحة ومقتضيات السيادة والأمن التركيّين. فالاتفاقية، وإن كانت تكفل حرية المرور للسفن التجارية في زمن السلم، فإنها تقرّ إمكانية فرض رسوم مرتبطة بخدمات الملاحة، مثل الإرشاد والإنارة والإنقاذ والخدمات الصحية، ضمن ترتيبات مالية خاصة ذات جذور تاريخية، جرى تحديثها عملياً من دون المساس بالإطار الاتفاقي. ومن ثم، لا تعدّ هذه الرسوم مقابلاً للمرور في حد ذاته، بل تندرج ضمن نموذجٍ موسّعٍ لرسوم الخدمات مؤسسٍ على رضا الدول الأطراف في المعاهدة، ويعكس خصوصية النظام القانوني لهذه المضائق.<sup>27</sup>

واستناداً إلى هذا الأساس، يتضح أن القاعدة التي تحظر فرض رسوم على المرور في المضائق الدولية ليست قاعدة مطلقة بقدر ما هي قاعدة عامة ذات طبيعة وظيفية، تستهدف منع تحويل حرية الملاحة إلى مصدر إيراد سيادي مباشر، مع الإبقاء على إمكانية تقاضي مقابل عن الخدمات الفعلية. غير أن هذه القاعدة تظل قابلة لإعادة التشكيل ضمن أطر تعاقدية خاصة، كما في حالة المضائق التركية، بما يكشف عن مرونة النظام القانوني الدولي وقدرته على استيعاب ترتيبات مختلفة تبعاً للسياق التاريخي والسياسي لكل مضيق. ومن ثم، لا تنحصر الإشكالية في جواز فرض الرسوم من عدمه، بل تمتد إلى تحديد طبيعة هذه الرسوم ومصدر مشروعيتها، والتمييز بين ما يُعدّ مقابلاً للمرور المحظور، وما يُعدّ مقابلاً لخدمة مشروعة ضمن حدود النظام القانوني المنطبق.<sup>28</sup>

بناءً عليه، يتضح أن القاعدة التي تحظر فرض رسوم على المرور في المضائق الدولية ليست قاعدة مطلقة، بل قاعدة عامة ذات طبيعة افتراضية، يمكن تقييدها أو تعديلها بموجب أنظمة تعاقدية خاصة. ففي حين يجسّد مضيق هرمز نموذج «التدويل الوظيفي» للمضائق الذي يقيد السيادة لصالح حرية الملاحة، تمثل المضائق التركية نموذج «التخصيص التعاقدي» الذي يعيد توزيع هذه المعادلة عبر اتفاق دولي خاص. ومن ثم، لا تتعلق المسألة بإمكانية فرض الرسوم من عدمها فحسب، بل بالسؤال حول مصدر القاعدة القانونية وحدود قابليتها للتكييف، وهو ما يكشف عن مرونة النظام القانوني الدولي وقدرته على استيعاب ترتيبات مختلفة تبعاً للسياق التاريخي والسياسي لكل مضيق.

## سادساً: القانون الدولي: المنطقة الرمادية والغموض أداةً سياسية

يتخذ الإشكال القانوني بُعداً أكثر تركيبيّاً عند تفسير نظام المرور في المضائق؛ فالخلاف على تحديد القاعدة الواجبة للتطبيق يمتد إلى إعادة توصيفها. ففي حين تنطلق غالبية الدول البحرية من خضوع المضيق لنظام المرور العابر بما يضمن حرية المرور المستمر وغير القابل للتعليق، تتبنّى إيران مقاربة بديلة تُخضع العبور لمنطق المرور البريء، بما يسمح بإدخال اعتبار السيادة والأمن القومي في تقييم مشروعيته. ويعكس هذا التباين انتقال مركز الثقل من حق العبور إلى سلطة التقدير السيادي، بما يكشف عن اختلاف أعمق في فهم وظيفة القانون الدولي.

<sup>26</sup> United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, art. 26(2); Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, 3rd ed. (Cambridge: Cambridge University Press, 2019), pp. 417-419; Oral, "Navigating the Oceans, pp. 163 - 206.

<sup>27</sup> "Convention Regarding the Regime of the Straits (Montreux Convention)," Republic of Turkey, Ministry of Foreign Affairs, 20/7/1936, accessed on 9/4/2026, at: <https://acr.ps/hBy2t4l>

<sup>28</sup> Yüksel̈nan, "The Current Regime of the Turkish Straits," *Perceptions: Journal of International Affairs*, vol. 6, no. 1 (2001), pp. 99 - 116.

ويتصل بذلك خلافاً حول الطبيعة القانونية لهذا النظام، بين من يراه قاعدة عرفية مستقرة مدعومة بممارسة واسعة واعتقاد قانوني، ومن يقصره على نطاقه الاتفاقي. ويزداد هذا التعقيد في ظل التداخل بين السيادة الإقليمية والطابع الدولي للمضيق، حيث تمارس السيادة ضمن حدود وظيفية تفرضها ضرورة إبقاء الممرات البحرية مفتوحة، من دون أن تُلغى من حيث الأصل.

ويتطور الإشكال من القواعد ذاتها إلى آليات تطبيقها، سواء في مجال إسناد المسؤولية الدولية في حالات التدخل غير المباشر، أو في تحديد عتبة «الهجوم المسلح» التي تفعّل حق الدفاع الشرعي وفقاً للمادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة، وهي مسائل لا يزال يكتنفها قدر من عدم الحسم في الممارسة الدولية. ويزداد الأمر تعقيداً مع تصاعد أنماط التهديدات الهجينة التي تقع في المنطقة الرمادية بين المشروعية وعدمها، بما يصعب إخضاعها للتصنيفات القانونية التقليدية.

على هذا النحو، لا يظهر هذا الغموض بوصفه مجرد نتيجة لتعقيد القواعد، بل يتخذ طابعاً بنيوياً في النظام القانوني الدولي، يُتيح للدول هامشاً لإعادة توظيف النصوص وتكييفها بما يخدم اعتبارات استراتيجية، من دون الخروج بالضرورة خروجاً صريحاً عن إطار المشروعية القانونية. ويؤدي ذلك إلى نشوء مساحات تفسيرية مرنة تقع بين الامتثال والانتهاك، وتسمح بإضفاء طابع قانوني على ممارسات يصعب إخضاعها لتوصيف قاطع؛ وهو ما يفسر اتساع المنطقة الرمادية في العلاقات الدولية، حيث تتداخل الاعتبارات القانونية والسياسية على نحو يصعب فصلهما. ويتجلى هذا النمط في مجال الملاحة الدولية من خلال لجوء بعض الدول إلى إعادة توصيف إجراءاتها على أنها تدابير تنظيمية أو وقائية، في حين أنها تُنتج عملياً أثراً مقيداً لحرية المرور، كما في فرض متطلبات إجرائية على فئات معينة من السفن، أو توسيع نطاق الاختصاصات المرتبطة بالأمن البحري أو حماية البيئة على نحو يتجاوز الغاية التنظيمية الضيقة. وفي هذه الحالات، لا يُطرح القيد بوصفه إنكاراً صريحاً للحق، بل يُقدّم ضمن خطاب قانوني يربطه باعتبارات السلامة أو النظام العام، بما يصعب فصله عن دائرة المشروعية.

ولا يقتصر هذا المنطق على المجال البحري، بل يمتد إلى مجالات أخرى من القانون الدولي. ففي سياق استخدام القوة، يلاحظ توسيع بعض الدول لمفاهيم مثل «التهديد الوشيك»، لتبرير تدخلات وقائية أو استباقية تقع في منطقة وسطى بين الحظر والإباحة، من دون إعلان صريح عن الخروج عن ميثاق الأمم المتحدة. وفي مجال العقوبات الاقتصادية، تُصاغ تدابير أحادية الجانب ضمن أطر قانونية وطنية أو تفسيرية تسمح بتقديمها بوصفها إجراءات مشروعة، رغم ما تثيره من إشكالات تتعلق بآثارها العابرة للحدود، أو بمساسها بمصالح أطراف ثالثة. ويظهر هذا النمط أيضاً في توسيع نطاق الولاية القضائية خارج الإقليم تحت مسميات مختلفة، بما يخلق توتراً بين مبادئ الاختصاص التقليدية ومتطلبات إنفاذ القواعد<sup>29</sup>.

وتشير هذه الأمثلة إلى نمط متكرر من إدارة القواعد عبر التأويل والتكييف، بما يحافظ ظاهرياً على الانتماء إلى النظام القانوني، في الوقت الذي يُعاد فيه تشكيل مضمونه عملياً. ومن ثم، لا يقتصر فهم هذه المنطقة الرمادية على تحديد حدود المشروعية، بل يتطلب تحليل الكيفية التي تُستخدم بها القواعد ذاتها بوصفها أدوات لإعادة توزيع السلطة، وهو ما يفرض على الفقه القانوني تجاوز المقاربات الثنائية التقليدية (من قبيل مشروع أو غير مشروع بالمطلق)، والانخراط في تحليل أكثر دقة لمستويات الامتثال المتدرج وأنماط التكييف الاستراتيجي للنصوص.

29 Martti Koskeniemi, "The Politics of International Law," *European Journal of International Law*, vol. 1, no. 1 (1990), pp. 4 - 32.

## خاتمة

لا ينبغي أن يفهم ما يظهر في حالة مضيق هرمز، بوصفه استثناءً عملياً، على أنه تعديل في القاعدة، بل هو في جوهره اختبار لمدى صمودها في مواجهة توظيفات تفسيرية متباينة. فالمضيق، رغم وقوع ممراته الملاحية ضمن المياه الإقليمية لإيران وعمان، لا يفقد طابعه باعتباره ممرًا دوليًا حيويًا يؤدي وظيفة تتجاوز الإطار الإقليمي الضيق، ومن ثم لا يسوّغ إخضاعه لمنطق السيادة الخالصة أو معاملته كأنه امتداد للمياه الداخلية. ومن ثم، يظل الأصل هو صون حق المرور بوصفه القاعدة الناظمة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، ولا يُقبل الخروج على هذا الأصل إلا في نطاق ضيق ومحدد، يرتبط بوجود تهديد أمني جدي وقابل للتحقق، لا بمجرد اعتبارات تنظيمية أو مخالقات فنية.

لقد شرّع تنظيم الملاحة، بما في ذلك نظام فصل المسارات، ابتداءً لضمان السلامة والانسيابية، لا لإعادة تعريف طبيعة الحق في العبور أو الحد منه. ويشير أيّ توسع في توظيف هذه الأدوات التنظيمية، على نحو يفضي إلى تقييد جوهرى للمرور، إشكاليات قانونية تتصل بمدى اتساقه مع الغاية الوظيفية للنظام القانوني للمضائق، وقد ينتهي عملياً إلى تقويض التوازن الدقيق الذي أقامته قواعد قانون البحار بين مقتضيات السيادة الساحلية ومتطلبات حرية الملاحة الدولية.

وفي ضوء ما يكشفه هذا الواقع من فجوات تفسيرية وتباينات في التطبيق، تبرز الحاجة إلى مقارنة أكثر وضوحاً واستقراراً على المستوى الدولي، ولا سيما من جانب الدول الأكثر اتصالاً بالمضيق. وفي هذا السياق، تبدو الدعوة إلى إطار دولي متخصص، سواء في صورة مؤتمر أو آلية تشاورية، مدخلاً مناسباً لإعادة تأكيد الإطار القانوني لنظام المرور العابر في المضائق الحيوية، وعلى رأسها مضيق هرمز. ولا ينصرف هذا المسعى إلى إنشاء قواعد جديدة، بقدر ما يستهدف ترسيخ فهم مشترك للقواعد القائمة، وتحديد حدود صلاحيات الدول الساحلية في تنظيم المرور من دون المساس بجوهره، إلى جانب بلورة معايير أدق لتمييز الحالات الاستثنائية التي قد تبرر التدخل.

ومن شأن مثل هذه المقارنة أن تساهم في تقليص مساحة الغموض القانوني التي قد تُستغل لتبرير ممارسات توسعية، وتعزيز الاستقرار القانوني للملاحة الدولية، فضلاً عن تكريس المضيق بوصفه مرفقاً دولياً ذا وظيفة مشتركة لا يجوز تفريغها من مضمونها عبر تأويلات أحادية. ويمكن أن تتيح أيضاً إطاراً عملياً لتطوير آليات التنسيق الملاحي، وإجراءات التعامل مع المخالقات، وضوابط اللجوء إلى التدابير الاستثنائية، بما يحقق توازناً أكثر استقراراً بين متطلبات الأمن الإقليمي واعتبارات حرية الملاحة العالمية. وبذلك، ينتقل النقاش من جدل تفسيري مفتوح إلى إطار قانوني أكثر تحديداً، يعيد تثبيت القاعدة ويضبط الاستثناء ضمن حدوده المشروعة.

## المراجع

- İnan, Yüksel. "The Current Regime of the Turkish Straits." *Perceptions: Journal of International Affairs*. vol. 6, no. 1 (2001).
- Koskenniemi, Martti. "The Politics of International Law." *European Journal of International Law*. vol. 1, no. 1 (1990).
- Lott, Alexander & Shin Kawagishi. "The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives." *Ocean Development & International Law*. vol. 53, no. 2 - 3 (2022).
- Oral, Nilufer. "Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers." *ASIL Insights*. vol. 16, no. 16 (May 2012).
- \_\_\_\_\_. "Navigating the Oceans: Old and New Challenges for the Law of the Sea for Straits Used for International Navigation." *Ecology Law Quarterly*. vol. 46, no. 1 (2019).
- Payandeh, Mehrdad (ed.). *The International Legal Regime of the Strait of Hormuz*. Berlin: Springer, 2010.
- Rafiq, Muhammad Asim et al. "The Strait of Hormuz Between Sovereignty, Diplomacy, and International Maritime Law." *International Journal of Research and Innovation in Social Science*. vol. 9, no. 7 (2025).
- Roach, J. Ashley & Robert W. Smith. *Excessive Maritime Claims*. 3<sup>rd</sup> ed. Leiden: Brill, 2012.
- Tanaka, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- \_\_\_\_\_. *The International Law of the Sea*, 3rd ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2019.
- United Nations. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. 101982/12/. at: <https://acr.ps/hBy2sgB>